

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Syarat Kelayakan Kendaraan Bermotor Pengangkut Barang.

Syarat kelayakan kendaraan bermotor pengangkut barang adalah suatu syarat yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan bermotor dimana kendaraan bermotornya harus bertahap demi tahap mengikuti serangkaian uji kelayakan kendaraan bermotor untuk mendapatkan sertifikasi layak jalan dimana kendaraan tersebut dinyatakan layak untuk mengangkut barang sesuai dengan peraturan hukum yang diatur didalam peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang uji kelayakan kendaraan pengangkut barang khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan pemeriksaan persyaratan teknis dan pengujian ambang batas layak jalan, yang digunakan untuk penetapan dan pengesahan kelaikan jalan kendaraan bermotor. Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan berdasarkan system dan prosedur yang ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan beserta Komponen-

Komponennya, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Maksud dari diselenggarakannya pengujian kendaraan bermotor adalah untuk menjamin agar setiap kendaraan yang akan digunakan khususnya kendaraan pengangkut barang agar selalu dan tetap memenuhi persyaratan teknis dan ketentuan ambang batas laik jalan. Dalam penjaminan ini, pemilik kendaraan wajib menjaga kondisi teknis kendaraannya selama masa uji masih berlaku, dan untuk itu dapat dilakukan uji kelayakan laik jalan untuk mengetahui kelaikan jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 53 Menerangkan :

“(1)Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan”.

Dan Juga Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan mengatur secara keseluruhan mengenai alur pengujian kendaraan berkala di dalam pasal 6 ayat 2 menyebutkan bahwa:

“Secara teknis kendaraan yang diujikan berkala meliputi susunan perlengkapan, ukuran, karoseri, rancaan teknis kendaraan sesuai peruntukan nya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor, dan penempelan kendaraan bermotor”.

Maka secara teknis kendaraan harus diuji sesuai dengan fungsi dan kegunaan nya baik secara layak ataupun tidak layak semua tergantung dari

keputusan balai uji kir sekaligus sebagai instansi yang memeriksa dan menyatakan kelayakannya.

1. Pelayanan Pengujian Layak Jalan Kendaraan :

Beberapa syarat kelayakan untuk menyatakan kendaraan tersebut dinyatakan layak adalah melalui proses sebagai berikut⁷:

- a. Membawa BPKB asli beserta fotocopy
- b. Membawa STNK asli beserta fotocopy
- c. Membawa KTP Pemilik Kendaraan asli beserta fotocopy (apabila dikuasakan disertai Surat Kuasa dari Pemilik Kendaraan)

2. Sistem Mekanisme dan Prosedur Uji Kelayakan Kendaraan :

Sistem mekanisme pelaksanaan kegiatan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

- a. Pendaftaran

Pemilik Kendaraan / Pemohon mendaftarkan diri ke Bagian Administrasi dengan membawa persyaratan - persyaratan yang telah ditentukan Pengujian Kendaraan Periodik 6 (enam) Bulan Sekali

- 1) Mengisi formulir permohonan

⁷ Dinas Perhubungan dan Komunikasi informasi, “*Pengujian Kendaraan Penumpang Uji Masuk*” diakses dari www.dishubkominfo.go.id, diakses tanggal 6 September 2016.

- 2) Melunasi biaya uji
- 3) Kendaraan dibawa ke unit pengujian kendaraan bermotor

b. Penetapan dan Pembayaran Biaya Retribusi

Kendaraan yang telah selesai dilaksanakan pengujian, diwajibkan membayar biaya retribusi sesuai peraturan yang berlaku adalah sebagai berikut :

- 1) Penentuan besaran retribusi berdasarkan jenis kendaraan
- 2) Membeli buku uji (kendaraan baru/buku uji habis) dan tanda lulus uji / plat uji
- 3) Perhitungan jumlah dan penetapan retribusi
- 4) Membayar biaya retribusi dan mendapatkan tanda bukti pembayaran

c. Pemeriksaan Kendaraan

Pemeriksaan kendaraan meliputi :

- 1) Pra Uji

Pemeriksaan pra uji dimana sebelum kendaraan memasuki tahap uji mekanik petugas pemeriksaan memeriksa setiap kendaraan bermotor pengangkut barang dibagian luarnya saja disebut dibagian luarnya saja dikarenakan yang mengalami pemeriksaan terdapat didalam luar kendaraan tersebut meliputi layaknya lampu darurat ketika terjadi

darurat, lampu berkelok atau biasa disebut riting, kaca film kendaraan tidak boleh menyeluruh dibagian kaca depan, klakson kendaraan harus berfungsi secara normal, dan juga melihat buku pendaftaran administrasi ketika memulai mendaftar untuk member nilai kendaraan tersebut layak atau tidak layak.

Pelaksanaan pra uji kendaraan bermotor meliputi kegiatan : pra uji kendaraan pengangkut barang yaitu pemeriksaan awal kendaraan uji yang meliputi⁸:

a. Melakukan Pencocokan Data Kendaraan

Sebelum kendaraan melakukan pra uji petugas melakukan pencocokan data, pencocokan data yang dimaksud adalah data kendaraan dibagian administrasi apakah kendaraan tersebut telah memasuki masa uji berkala kendaraan.

b. Kontruksi Kendaraan Bermotor berupa pengamatan secara visual

Petugas penguji kendaraan pengangkut barang mengamati beberapa bagian kendaraan yang terdapat kekurangan seperti halnya terdapat bsgian kendaraan yang terpesok atau mengalami tabrakan sehingga petugas mengingatkan untuk segera membenahi bagian tersebut demi kelayakan kendaraan.

c. Sistem Pembuangan berupa pemeriksaan kondisi

⁸ Pasal 64 ayat 2, Peraturan Pemerintah Nomor : 55 Tahun 2012.

Petugas penguji memeriksa bagian system pembuangan kendaraan tersebut apakah dalam sistem pembuangan masih bekerja secara optimal ataupun normal dan tidak mencemari udara di jalan raya.

d. Penerus Daya

Petugas penguji memeriksa bagian daya kelistrikan kendaraan di bagian aki kendaraan yang terdapat didalam kap kendaraan untuk mengetahui apakah masih bekerja secara optimal atau mengalami kerusakan.

e. Sistem Roda

Petugas penguji memeriksa sistem roda kendaraan untuk mengetahui apakah masih bekerja secara optimal didalam sistem rodanya untuk mengangkut barang.

f. Sistem Suspensi

Petuga penguji memeriksa bagian suspensi kendaraan diantaranya bagian kekuatan shock nya layak atau tidak dalam mengangkut barang.

g. Alat Kemudi

Petugas penguji memeriksa alat kemudi apakah masih berfungsi secara normal seperti dibagian power steringnya dan pengecekan minyak pelumas untuk kemudi.

h. Sistem Rem

Petugas penguji melakukan pemeriksaan sistem rem dimana dalam hal ini adalah hal terpenting dalam pengujian kendaraan dimana kendaraan dituntut untuk tidak adanya kecacatan sedikitpun dalam sistem rem dikarenakan syarat mutlakanya kendaraan terdapat dibagian tersebut.

i. Lampu-Lampu dan Alat Pemantul Cahaya

Petugas penguji melakukan pemeriksaan di bagian lampu-lampu kendaraan untuk mengetahui kondisi dari system pencahayaan kendaraan tersebut.

j. Badan Kendaraan, terdiri dari pemeriksaan, pengukuran dan pengamatan.

Petugas penguji memeriksa bagian kendaraan apakah masih normal atau sudah pernah mengalami kecelakaan ataupun mengalami tabrakan.

k. Peralatan dan perlengkapan kendaraan, terdiri dari pemeriksaan dan pengamatan.

Petugas penguji melakukan pemeriksaan disetiap peralatan dan perlengkapan kendaraan pengangkut barang ketika terjadi kerusakan bagian kendaraan secara mendadak dijalanan seperti halnya dongkrak untuk kerusakan atau penggantian ban.

1. Ukuran Kendaraan berupa pengukuran dimensi kendaraan.

Petugas penguji melakukan pengecekan ukuran dimensi kendaraan apakah panjang dari kendaraan tersebut melebihi yang telah ditetapkan dan dilakukan pada uji yang pertama kali sesuai ketentuan (biasanya dibagian kendaraan bermesin besar dan beroda 6 sampai 10).

m. Berat Kendaraan berupa Penimbangan untuk menentukan berat yang diijinkan petugas penguji melakukan pemeriksaan apakah kendaraan tersebut masih layak untuk mengangkut beban yang dimaksimalkan dari kendaraan tersebut.

2). Uji Mekanik

Uji Mekanik adalah tahap dimana kendaraan tersebut memasuki suatu ruangan uji dimana didalamnya terdapat petugas yang menguji kendaraan bagian bawah, disebut bagian bawah dikarenakan petugas penguji ingin mengetahui dibagian bawah kendaraan tidak terdapat kebocoran atau kerusakan seperti kebocoran Oli, kebocoran mesin bawah, kebocoran knalpot (alat pembuangan), ban kendaraan harus masih terlihat layak untuk mengangkut barang, dan juga di dalam bagian samping body kendaraan petugas mengecek tanggal ketika kendaraan tersebut melakukan uji kelayakan dan terdapat tanggal

dimana kendaraan tersebut harus melakukan uji kendaraan lagi selama 6 bulan berikutnya.

3. Verifikasi

Verifikasi data dan kelengkapan administrasi kendaraan bermotor meliputi.

Pengesahan

Petugas administrasi di bagian plat uji dan buku uji melakukan entry nomor seri plat uji dan buku uji (untuk ganti buku uji), kemudian dilakukan pengesahan dan penandatanganan buku uji dan kartu induk oleh petugas yang berwenang tentang hal tersebut. Apabila semua proses telah dilaksanakan sampai akhir pembayaran, selanjutnya buku uji diserahkan kepada pemohon dan petugas di bagian dokumentasi, ijin usaha dan kartu induk menjadi satu tempat dan disimpan pada arsip.

4. Biaya Uji Kelayakan Kendaraan

Meliputi : a. Mobil penumpang umum : Rp. 30.000

Petugas penguji menetapkan untuk kendaraan berpengangkut penumpang umum seperti halnya mikrolet untuk biaya uji dalam pengujian kelayakan kendaraan sebesar Rp. 30.000

b. Mobil bus dan mobil barang

- JBB s/d 4.000 kg : Rp. 35.000

Untuk mobil berpengangkut barang petugas bagian administrasi menetapkan biaya uji kendaraan untuk kendaraan berpengangkut dibawah JBB aatu jumlah berat barang 4000kg sebesar Rp. 35.000

- JBB 4.001 s/d 8.000 kg : Rp. 40.000

Untuk mobil berpengangkut barang petugas bagian administrasi menetapkan biaya uji kendaraan untuk kendaraan berpengangkut dibawah JBB aatu jumlah berat barang 8000kg sebesar Rp. 40.000

- JBB 8.001 s/d 14.000 kg : Rp. 45.000

Untuk mobil berpengangkut barang petugas bagian administrasi menetapkan biaya uji kendaraan untuk kendaraan berpengangkut dibawah JBB aatu jumlah berat barang 14000kg sebesar Rp. 40.000

- JBB diatas 14.001 kg : Rp. 50.000

Untuk mobil berpengangkut barang petugas bagian administrasi menetapkan biaya uji kendaraan untuk kendaraan berpengangkut diatas JBB aatu jumlah berat barang 14000kg sebesar Rp. 50.000

Pengangkut Barang

a. Ada beberapa definisi dari pengangkutan yang dikemukakan diantaranya

adalah :

1. Pengangkutan adalah merupakan kegiatan dari transportasi barang dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*⁹.
2. Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atas penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan¹⁰.
3. Pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dimana pengangkut dan pengirim mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang

⁹Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta.halaman 1

¹⁰ Abdul Kadir Muhammad , *Hukum Pengangkuta Niaga*, PT. Cita Aditya Bandung, 1998, halaman 19.

dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan dengan maksud untuk meningkatkan kegunaan dan nilai suatu barang atau penumpang dengan membayar uang angkutan¹¹.

Lebih jelas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan :

Pasal 1 Butir 2: Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Pasal 1 Butir 3: Jaringan transportasi jalan adalah rangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan system jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 1 Butir 6: Kendaraan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Pasal 1 Butir 7: Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.

Pasal 1 Butir 8: Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan, orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan.

Pasal 13: Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib uji.

Pasal 34: Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.

Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui berbagai aspek mengenai

pengangkutan yang meliputi :

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan usaha pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti pengangkutan dan ada pula yang berupa perusahaan perorangan.

¹¹ *Ibid*, hal 2

2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan, alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, Derek (crane)
3. Barang, yaitu setiap barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan (penjelasan pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
4. Pembuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang dan/atau jasa penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat rujukan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.
6. Fungsi pengangkutan, yaitu orang atau barang sampai dan tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.
7. Uang angkutan, yaitu biaya yang harus dikeluarkan oleh pengirim barang dan atau orang agar dapat mencapai tujuan yang dikehendaki.

b. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian secara umum dapat mempunyai arti yang luas maupun sempit. Dalam arti luas, suatu perjanjian berarti setiap perjanjian yang menimbulkan akibat hukum sebagai yang dikehendaki atau dianggap

dikehendaki oleh para pihak termasuk di dalamnya perkawinan, perjanjian kawin dan lain-lain. Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih (Pasal 1313 KUH Perdata).

Pengertian dari perjanjian pengangkutan meliputi adanya usaha dan perbuatan sampai mengikat hubungan hukum yaitu hubungan dalam perjanjian pengangkutan, melakukan usaha pengangkutan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, maka berlaku ketentuan perjanjian yang diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dalam arti sempit, perjanjian disini hanya ditujukan pada hubungan hukum dalam lapangan hukum kekayaan saja seperti yang dimaksud dalam buku III KUH Perdata. Perjanjian pengangkutan merupakan consensual (timbal balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang (pemberi order)¹².

Karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak (pelaku usaha/penyelenggara angkutan dan konsumen) maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak

¹² J. Satrio, Hukum Perikatan : *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, buku I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, halaman 20.

menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan. Pasal 39 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Umum yang telah mendapatkan izin operasi diwajibkan untuk :

1. Memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin operasi.
2. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
3. Melaporkan apabila terjadi perusahaan domisili perusahaan.
4. meminta pengesahan dari pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan.
5. Melaporkan kegiatan operasional angkutan setiap bulannya.

c. Asas-Asas Hukum Perjanjian

Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 KUH Perdata bahwa suatu

perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang-Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Asas-asas hukum perjanjian meliputi :

1. Azas kebebasan berkontrak

Setiap orang bebas menentukan isi dan syarat yang digunakan dalam suatu perjanjian yang diambil untuk mengadakan atau tidak mengadakan suatu perjanjian.

2. Asas konsesualisme

Dengan adanya konsesualisme. Kontrak dikatakan telah lahir jika telah ada kata sepakat atau persesuaian kehendak diantara para pihak yang membuat kontrak tersebut. Azas konsesualisme ini berkaitan dengan penghormatan martabat manusia. Subekti menyatakan bahwa hal ini merupakan puncak peningkatan martabat manusia yang tersimpul dari pepatah Belanda “Een Man Een Man, Een Woord Een Woord” yang maksudkan dengan diletakkannya perkataan seseorang maka orang itu ditingkatkan martabatnya sebagai manusia. Meletakkan kepercayaan perkataan seseorang berarti menganggap orang itu sebagai ksatria¹³

3. Asas *pacta sunc servenanda*

Dengan keseimbangan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak seimbang, maka asas kepastian hukum ini dapat dicapai semua perjanjian

¹³ Ridwan Khaerandi, *I'tikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, Perpustakaan Nasional Katalog dalam Terbitan (KDT), Jakarta, 2003, halaman 27.

yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya (Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata) dan pihak ketiga wajib menghormati perjanjian yang dibuat oleh para pihak artinya tidak boleh mencampuri isi perjanjian.

4. Azas kepribadian

Pada umumnya tak seorang dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkan suatu janji dari pada untuk dirinya (Pasal 1315 KUH Perdata) bila dibuat maka pihak ketiga tidak rugi dan mendapat manfaat karenanya. Jadi pada dasarnya seseorang dapat minta ditetapkan dirinya sendiri kecuali Pasal 1317 KUH Perdata yaitu janji untuk pihak ke-3 (ketiga).

B. Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan merupakan instrumen hukum yang menaungi masalah uji kelayakan kendaraan bermotor baik kendaraan berpenumpang umum maupun kendaraan khusus bermuatan barang, didalam peraturan tersebut telah dijelaskan mengenai beberapa aturan kendaraan yang harus diujikan sebelum dinyatakan layak atau tidaknya kendaraan tersebut didalam

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan

Pasal 6 ayat 1 dijelaskan bahwa¹⁴ :

“kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang maupun berpenumpang umum wajib melakukan pengujian berkala untuk memeriksa bagian atau komponen dari Kendaraan Bermotor, baik pada Kereta Gandengan, dan Kereta Tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan”.

Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu sektor pelayanan publik yang berperan penting dalam menunjang kelancaran mobilitas masyarakat untuk beraktivitas di sektor-sektor lain. Menyadari hal itu, peningkatan sumber daya manusia dibidang pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu prioritas program pembangunan. Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di sebelumnya merupakan kewenangan Pemerintah Propinsi namun sejak dikeluarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 Tentang Pemerintahan Daerah (telah disempurnakan dengan Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah) kewenangan penyelenggaraan berada pada Pemerintah Kabupaten/ Kota. Konsep program pengujian kendaraan bermotor mempunyai dua aspek yaitu: keamanan (*safety*) dan pencemaran (*pollution*). Aspek keamanan menyangkut kelaikan kendaraan di jalan raya sedangkan aspek pencemaran terkait dengan tingkat emisi kendaraan bermotor. Di dalam program pemeliharaan kendaraan bermotor terdapat

¹⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan Pasal 6 ayat 1

komponen pengujian yang lazim dikenal dengan uji kendaraan bermotor (atau dalam bahasa keseharian disebut *Keur*) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah instansi perhubungan. Peran system pengujian dalam pencapaian kriteria tersebut adalah sangat menentukan, walaupun dalam implementasinya akan menghadapi berbagai masalah yang sangat kompleks, karena memerlukan suatu penanganan yang terpadu dalam memastikan kelayakan jalan seluruh kendaraan bermotor secara berkesinambungan. Pentingnya peranan pengujian kendaraan bermotor ini bagi masyarakat, dan bagi Pemerintahan Daerah¹⁵.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Uji Kendaraan mengatur secara keseluruhan mengenai alur pengujian kendaraan berkala di dalam pasal 6 ayat 2 menyebutkan bahwa:

“secara teknis kendaraan yang diujikan berkala meliputi susuna, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukan nya, pemuatan, ,penggandengan kendaraan bermotor, dan penempelan kendaraan bermotor”.

maka secara teknis kendaraan harus diuji sesuai dengan fungsi dan kegunaan nya baik secara layak ataupun tidak layak semua tergantung dari keputusan balai uji kir sekaligus sebagai instansi yang memeriksa dan menyatakan kelayakannya.

¹⁵ Peranan Pengujian Kendaraan-Bermotor Dalam Meningkatkan Pelayanan Publik, <http://www.scribd.com>.(diakses tanggal 01 september 2016).

Balai UPT Uji Kir

Uji berkala yang dilakukan pemerintah, khususnya kementerian perhubungan, sudah jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan (PP LLAJ). Serta diperdalam pembahasannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Permenhub PBKB)¹⁶.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan pasal 53 ayat 1:

“uji berkala sebagaimana dimaksud wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, bus, barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Lalu pada pasal 2, pengujian berkala tersebut meliputi kegiatan, pemeriksaan dan pengujian fisik, serta pengesahan hasil uji”.

Selain pada pasal 53, aturan uji berkala ini secara lebih lanjut diperjelas pada pasal 54 dan 55 UU LLAJ. Terkait dengan waktu pelaksanaannya, juga sudah dijelaskan pada pasal 5 ayat 3 Permenhub PBKB, di mana uji berkala perdana dilakukan paling lama satu tahun, setelah terbit surat tanda nomor kendaraan (STNK) yang pertama kali. Kemudian pada ayat 3, perpanjangan uji berkala selanjutnya dilakukan 6 bulan setelah uji berkala pertama, dan dilakukan terus menerus setiap enam bulan sekali.

¹⁶ Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan

a. Persyaratan pengujian berkala yaitu¹⁷ :

1. Numpang Uji Masuk
2. Surat Pengantar dari Kantor PKB daerah
3. BPKB asli beserta fotocopy
4. STNK asli beserta fotocopy
5. KTP Pemilik Kendaraan asli beserta fotocopy (apabila dikuasakan disertai Surat Kuasa dari Pemilik)

b. **Sistem, Mekanisme, dan Prosedur**

Sistem Mekanisme pelaksanaan kegiatan pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut :

1. Pendaftaran
2. Pemilik Kendaraan/Pemohon mendaftarkan diri ke bagian administrasi dengan membawa persyaratan - persyaratan yang telah ditentukan
3. Pengujian Kendaraan Periodik 6 (enam) Bulan Sekali
4. Mengisi Formulir Permohonan
5. Melunasi biaya uji.

c. Sanksi dan pelanggaran dalam uji kir

¹⁷ Dishubkominfo, “*pengujian-kendaraan-bermotor-numpang-uji-masuk*”, www.dishubkominfo.go.id/, diakses tanggal 6 september 2016.

Sebagai pelengkap aturan, pemerintah tentu memberikan sanksi yang tegas terhadap pihak yang melanggar ketentuan uji berkala tersebut. Seperti pada UU LLAJ pasal 76 ayat 1, yang tertulis, setiap orang yang melanggar ketentuan pasal uji berkala dikenakan sanksi administratif, berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin, dan pencabutan izin. Selain itu, sanksi juga diberikan bagi petugas yang secara sengaja tidak melakukan pengujian kendaraan saat uji berkala seperti halnya melakukan uji berkala dengan menyewa jasa gelap ataupun calo sehingga kendaraan yang tidak layak untuk dilakukan uji kir tetapi dengan adanya jasa gelap tersebut kendaraan bisa lolos dan dilayani seperti halnya pemohon penguji kir yang lain, dengan benar dan sesuai aturan perundang-undangan. Sanksinya yaitu, dicabutnya sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji kendaraan bermotor, yang ada di pasal 27 ayat 1 Permenhub PBKB

Dasar Hukum Pengujian Kendaraan Bermotor

1. UUD 1945
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2004 Tentang Pengujian Type Kendaraan Bermotor
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan beserta Komponen-Komponennya.
7. Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Type Baru.
8. Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Type Baru.
9. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2752/AJ.4 02/DRJD/ 2006 Tentang Pedoman Teknis Buku Uji Berkala Dan Tanda Samping Kendaraan Bermotor.

C. Teori Efektifitas

Istilah teori efektifitas hukum berasal dari terjemahan bahasa inggris, yaitu *effectiveness of the legal theory*, bahasa Belanda disebut dengan *effectiviteit van de juridische theorie*, bahasa Jermannya yaitu *wirksamkeit der rechtlichen theorie*. Hans kelsen menyajikan definisi tentang efektifitas hukum, efektifitas hukum adalah apakah orang pada kenyataannya berbuat menurut suatu cara untuk menghindari sanksi yang diancamkan oleh norma hukum atau bukan, dan apakah sanksi tersebut benar dilaksanakan bila syaratnya terpenuhi atau tidak terpenuhi¹⁸.

Konsep efektifitas dalam definisi Hans Kelsen difokuskan pada subjek dan sanksi. Subjek yang melaksanakannya yaitu orang atau badan hukum. Orang-orang tersebut harus melaksanakan hukum sesuai dengan bunyi dari norma hukum. Bagi yang dikenai sanksi maka sanksi hukum tersebut benar dilaksanakan atau tidak.

Hukum diartikan norma hukum, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Norma hukum tertulis merupakan norma hukum yang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang untuk itu. Lembaga yang berwenang yaitu DPR RI dan dengan persetujuan presiden. Sedangkan norma hukum tidak tertulis merupakan norma hukum yang hidup dan berkembang dalam masyarakat adat.

¹⁸ Hans Kelsen, *Teori Umum Tentang Hukum dan Negara*, (Bandung: Penerbit Nusa Media, 2006), Halaman 39

Ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektifitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur, „sejauh mana aturan hukum itu ditaati atau tidak ditaati“. Jika suatu aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita akan mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif¹⁹. Namun demikian, sekalipun didapat dikatakan aturan yang ditaati itu efektif, tetapi kita masih tetap dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektifitasnya. Sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, seseorang menaati atau tidak suatu aturan hukum, tergantung kepada kepentingannya. Dan juga sebagaimana yang telah diuraikan, kepentingan itu ada bermacam-macam, diantaranya yang bersifat *compliance*, *identification*, *internalization*, dan masih banyak kepentingan lain. Jika ketaatan sebagian besar warga masyarakat terhadap suatu aturan hukum hanya karena kepentingan yang bersifat *compliance* atau hanya takut sanksi, maka derajat kenyataannya sangat rendah, karena membutuhkan pengawasan yang terus-menerus. Berbeda kalau ketaatannya berdasarkan kepentingan yang bersifat *internalization*, yaitu ketaatan karena aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai-nilai yang dianutnya, maka derajat ketaatannya adalah yang tertinggi. Jika yang ingin kita kaji adalah efektifitas aturan hukum tertentu, maka akan tampak perbedaan, factor-faktor yang mempengaruhi efektifitas dari setiap aturan hukum

¹⁹ Kirdi Dipoyudo.1985.*Keadilan Sosial*. Jakarta.Penerbit CV Rajawali. Hal.53.

yang berbeda tersebut. Akan berbeda factor yang mempengaruhi efektifitas larangan dan ancaman pidana untuk melakukan pembunuhan, dibandingkan faktor yang mempengaruhi efektifitas aturan hukum yang mengatur tentang usia minimal untuk melangsungkan perkawinan yang sah. Jika yang kita kaji adalah efektifitas perundang-undangan, maka kita dapat mengatakan bahwa tentang efektifitasnya suatu perundang undangan, banyak tergantung beberapa factor antara lain²⁰ :

- a. Pengetahuan tentang substansi (isi) perundang-undangan.
- b. Cara-cara untuk memperoleh pengetahuan tersebut.
- c. Institusi yang terkait dengan ruang lingkup perundang-undangan didalam masyarakatnya.
- d. Bagaimana proses lahirnya suatu perundang-undangan, yang tidak boleh dilahirkan secara tergesa-gesa untuk kepentingan instan (sesaat), yang diidtilahkan oleh Gunnar Myrdall sebagai *sweep legislation* (undang-undang sapu), yang memiliki kualitas buruk dan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya.

Jika kita mengkaji factor-faktor apa yang mempengaruhi ketaatan terhadap hukum secara umum, maka menurut C.G. Howard dan R.S.

²⁰ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2012), Halaman 375

Mummers dalam *Law: Its Nature and Limits*, 1965: 46-47, antara lain²¹:

- a. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hokum yang bertentangan dengan nilai moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut. Atursn hokum yang sangat efektif, adalah aturan hokum yang melarang dan mengancamkan sanksi bagi tindakan yag juga dilarang dan diancamkan sanksi oleh norma lain, seperti norma moral, norma agama, norma adat istiadat atau kebiasaan, dan lainnya. Aturan hokum yang tidak diatur dan dilarang olrh norma lain, akan lebih tidak efektif.
- b. Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hokum secara umum, juga tergantung pada optimal dan professional tidaknya aparat penegak hokum untuk menegakkan aturan hokum tersebut; mulai dari tahap pembuatannya, sosialisasinya, proses penegakan hukumnya mencakupi tahapan penemuan hokum (penggunaan penalaran hokum, interprestasi dan konstruksi), dan penerapannya terhadap suatu kasus konkret.

²¹ Dikutip dari buku karangan Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2012), Halaman 376

- c. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya pada standar hidup sosio-ekonomi yang minimal dalam masyarakat. Dan sebelumnya, ketertiban umum sedikit atau banyak, harus telah terjaga, karena tidak mungkin efektifitas hukum akan terwujud secara optimal, jika masyarakat dalam keadaan kaos atau situasi prang dahsyat.

Anthony Allot mengemukakan tentang efektifitas hukum. Bahwa Hukum akan menjadi efektif jika tujuan dan penerapannya dapat mencegah perbuatan yang tidak diinginkan dapat menghilangkan kekacauan. Hukum yang efektif secara umum dapat membuat apa yang dirancang dapat diwujudkan. Jika suatu kegagalan maka kemungkinan terjadi pembetulan secara gampang jika terjadi keharusan untuk melaksanakan atau menerapkan hukum dalam suasana baru yang berbeda, hukum akan sanggup menyelesaikannya. Konsep Anthony Allot tentang efektifitas hukum difokuskan pada perwujudannya. Hukum yang efektif secara umum dapat membuat apa yang dirancang dapat diwujudkan dalam kehidupan sosial bermasyarakat.

Teori efektifitas hukum adalah teori yang mengkaji dan menganalisis tentang keberhasilan dan kegagalan dan faktor yang

mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum. Ada tiga kajian teori efektifitas hukum yang meliputi :

1. Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum.
2. Kegagalan dalam pelaksanaannya.
3. Faktor yang mempengaruhinya.

Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa hukum yang dibuat itu telah tercapai maksudnya. Maksud dari norma hukum adalah mengatur kepentingan manusia. Apabila norma hukum itu ditaati dan dilaksanakan oleh masyarakat maupun penegak hukum maka pelaksanaan hukum itu dikatakan efektif dalam implementasinya. Hal ini, dapat dilihat dalam masyarakat dalam melaksanakan aturan hukum tersebut.

Kegagalan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa ketentuan hukum yang telah ditetapkan tidak mencapai maksudnya atau tidak berhasil dalam implementasinya. Faktor yang mempengaruhi adalah hal yang menyebabkan atau berpengaruh dalam pelaksanaan dan penerapan hukum tersebut. Faktor yang mempengaruhi dapat dikaji dari :

1. Aspek keberhasilannya.
2. Aspek kegagalannya.

Faktor yang mempengaruhi keberhasilan itu meliputi substansi hukum, struktur hukum, kultur hukum, dan fasilitasnya.

Norma hukum dikatakan berhasil apabila norma tersebut ditaati dan dilaksanakan oleh masyarakat maupun aparat penegak hukum itu sendiri.

Faktor yang mempengaruhi kegagalan dalam pelaksanaan adalah karena norma hukum yang kabur atau tidak jelas aparat hukum yang korup atau masyarakat yang tidak sadar atau taat kepada norma hukum tersebut. Fasilitas yang mendukung norma hukum tersebut sangat minim sehingga sulit untuk terciptanya keefektifan hukum tersebut.

Teori Efektifitas Menurut Para Ahli

Menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor yaitu :

Faktor hukumnya sendiri, Faktor penegak hukum, pihak yang membuat dan yang menerapkan hukum, Faktor sasaran atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, Faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan, Faktor kebudayaan ,sebagai hasil karya,cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan²². Ahmad ali berpendapat bahwa pada umumnya ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektifitas hukum tersebut untuk ditaati atau tidak

²² Soerjono Soekanto, *Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Persada, 2008). Halaman 8.

ditaati yaitu faktor yang mempengaruhi efektifitas suatu perundang undangan adalah professional dan optimal pelaksanaan peran dari para penegak hukum baik dalam menjalankan tugas dan menjalankan isi dari Undang-Undang tersebut²³.

Hukum dalam arti materil merupakan peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Peraturan dibagi dua macam yaitu peraturan pusat dan peraturan daerah setempat. Peraturan pusat berlaku untuk seluruh warga Negara yang ada pada wilayah tersebut. Peraturan daerah setempat hanya berlaku untuk orang yang ada pada daerah tersbut saja.

Bronislaw Malinowski menyajikan teori efektifitas pengendali sosial atau hukum. Ia menyajikan teori efektifitas hukum dengan menganalisis tiga masalah berikut ini yang meliputi :

1. Dalam masyarakat modern tata tertib kemasyarakatan dijaga antara lain oleh suatu system pengendalian sosial yang bersifat memaksa yaitu hukum, untuk melaksanakannya hukum didukung oleh suatu system alat kekuasaan yang diorganisasikan untuk Negara.
2. Dalam masyarakat primitive alat kekuasaan serupa kadang tidak ada

²³ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum Dan Teori Keadilan*, (Jakarta : Kencana, 2010). Halaman 378.

3. Dengan demikian apakah dalam masyarakat primitif tidak ada hukum ?²⁴.

Lawrence M Friedman mengemukakan tiga unsur yang harus diperhatikan dalam penegakan hukum. Ketiga unsur tersebut meliputi struktur, substansi dan budaya hukum²⁵.

Pengertian struktur hukum terdiri dari :

1. Unsur jumlah dan ukuran pengadilan yurisdiksinya.
2. Cara naik banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya.
3. Bagaimana badan legislatif ditata.

Pengertian substansi meliputi :

1. Aturan norma dan perilaku masyarakat dalam system hukum tersebut.
2. Produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum itu keputusan yang mereka keluarkan dan aturan baru yang mereka terapkan.

Budaya hukum sebagai sikap dan nilai yang ada hubungannya dengan system hukum dan hukum. Budaya hukum dibedakan menjadi dua yaitu :

1. Kultur hukum eksternal.
2. Kultur hukum internal²⁶.

²⁴ Koentjaraningrat, *Sejarah Teori Antropologi*, Jakarta, Penerbit UI Press, 1987. Halman 167.

²⁵ Lawrence M Friedman, *Op.cit.* Halaman 7.

Kultur hukum eksternal adalah kultur hukum yang ada pada populasi masyarakat umum. Kultur hukum internal adalah kultur hukum para anggota masyarakat yang menjalankan tugas hukum. Semua masyarakat memiliki kultur hukum tetapi hanya masyarakat dengan para spesialis hukum yang memiliki suatu kultur hukum yang memiliki suatu kultur hukum internal.

Pandangan tentang efektifitas hukum dikemukakan oleh Clearence J. Dias. Syarat bagi efektif atau tidaknya suatu aturan hukum adalah

1. Mudah tidaknya makna atau isi aturan hukum itu untuk ditangkap.
2. Luas tidaknya kalangan didalam masyarakat yang mengetahui isi aturan yang bersangkutan.
3. Efisien dan efektif tidaknya mobilisasi aturan hukum yang dicapai dengan bantuan aparat administrasi dan masyarakat.
4. Adanya mekanisme penyelesaian sengketa yang tidak hanya harus mudah dihubungi dan dimasuki oleh setiap warga Negara akan tetapi juga harus cukup efektif menyelesaikan sengketa.

²⁶ Lawrence M Friedman. *Op.cit.* Halaman 293.

5. Adanya anggapan dan pengakuan yang merata dikalangan warga masyarakat, bahwa aturan dan pranata hukum itu memang berdaya mampu efektif²⁷.

Syarat agar hukum dapat berjalan dengan efektif adalah dengan melihat Undang-Undang yang berlaku dimasyarakat, adanya pelaksanaan hukum, kondisi sosio ekonomi masyarakat, Undang-Undang yang dibuat harus dirancang dengan baik dan substansinya yang meliputi isi dari peraturan tersebut harus bersifat melarang, mengandung sanksinya, mengandung moralitas. Pelaksanaan hukum adalah aparat yang melaksanakan hukum itu sendiri, seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan. Pelaksanaan hukum ini harus dilakukan dengan baik. Efektifitas hukum harus dilihat dari kondisi sosio ekonomi masyarakat. Semakin baik ekonomi masyarakat maka semakin efektif Undang-Undang yang berlaku. Hal ini disebabkan karena tidak adanya masyarakat yang melakukan pelanggaran hukum. Semakin rendah ekonomi masyarakat semakin banyak terjadi pelanggaran hukum hal ini dapat dilihat semakin banyaknya pencurian yang berlatar belakang alasan ekonomi.

²⁷ Marcus Priyo, 2008, *Kriminalisasi dan Penalisisasi Dalam Rangka Fungsionalisasi Perda Pajak dan Retribusi*, Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang. Halaman 71.